STRAŻ POLSKA

MIESIĘCZNIK DLA PROPAGANDY KULTURY I CYWILIZACJI POLSKIEJ

TREŚĆ:

Z 43 ILUSTRACJAMI.

Nr. 9. LWÓW — KATOWICE 1927.

STRAŻ POLSKA

MIESIĘCZNIK DLA PROPAGANDY KULTURY I CYWILIZACJI POLSKIEJ

WYCHODZI POD REDAKCJĄ
HENRYKA CEPNIKA

ADRES ADMINISTRACJI I REDAKCJI:
KATOWICE, UL. SOKOLSKA Nr. 10.
LWÓW, UL. CICHA Nr. 5. — TELEFON 283.

RĘKOPISÓW NIE ZWRACA SIĘ.

Redaktor odpowiedzialny: Henryk Cepnik. Z Drukarni „Dziennika Polskiego", Lwów Cicha 5. — Tel. Nr. 9-83.

STRAŻ POLSKA

MIESIĘCZNIK DLA PROPAGANDY KULTURY I CYWILIZACJI POLSKIEJ

Nr. 9/1927 LWÓW-KATOWICE Rok II.

Stwórzmy silną flotę powietrzną, stając w szeregach L. O. P. P.

STAREM, odwiecznem marzeniem ludzkości było zdobycie przestworzy. Móc wznieść się ponad ziemię wysoko, bujać w błękitnych szlakach, dorównywać ptakom — wydawało się największem zwycięstwem ducha ludzkiego nad materją, stawiającą mu ustawiczny opór...

Znamy wszyscy opowieść o tragicznym locie Ikara. Uciekając z więzienia króla Minosa, sporządził sobie Ikar sztuczne skrzydła z wosku i piór. Upojony podniebnym lotem, zbliżył się do słońca, lecz

Nie wolno nam nie doceniać wielkiego znaczenia lotnictwa i opóźniać się z jego rozwojem.

Mościcki

1263.

w palących promieniach słonecznych topnieć poczęły ikarowe skrzydła i lotnik grecki runął w morze, które go pochłonęło na zawsze...

A nam pozostał mit o locie Ikara, mit, świadczący o drzemiącej w piersiach ludzkości od zarania jej dziejów tęsknocie ku zwycięzeniu powietrza...

Minęły jednak długie wieki, zanim sen o ujarzmieniu przestworzy ziszczać się zaczął. Tym, który umożliwił prace przygotowawcze do wynalezienia balonu powietrznego, był jezuita Franciszek Lama w 1670 r., a po raz pierwszy wzbił się w powietrze na balonie własnej konstrukcji Francuz, Józef Mongolfier, w 1783 r.

Nową erę w dziedzinie lotnictwa stworzył już w XIX wieku inżynier niemiecki Otton Lielienthal, który budował aparaty cięższe od powietrza, oparte na zasadzie lotów bezsilnikowych. Po tragicznym jego zgonie zasłynęli w dziedzinie lotnictwa dwaj Amerykanie, bracia Wright, którzy w tajemnicy zbudowali podobny do nowoczesnego samolot silnikowy i udoskonaliwszy go następnie, zdobyli w październiku 1905 r. niebywały naówczas triumf, gdyż przelecieli bez lądowania 39 kilometrów i to po linj okrężnej, co było w tym czasie postępem zdumiewającym.

W 1909 r. olbrzymią sensację w całym świecie wywołał sukces lotnika francuskiego, Bleriot'a, który przeleciał z Calais do Dover przestrzeń powietrzną, wynoszącą 31 kilometrów. Bleriot'a wielbiono jako bohatera przestworzy i urządzano mu entuzjastyczne owacje. A w 18 lat potem, w 1927 r., lotnik amerykański Lindbergh w ciągu 30 godzin przeleciał 6000

kilometrów, zdobywając nieśmiertelną sławę, jako ten, który pierwszy rzucił pomost pomiędzy Ameryką i Europą.

Zdobycie przestworzy dokonało się, jak widać z tego pobieżnego szkicu, w prawdziwie zawrotnem tempie. Ludzkość, wkroczywszy dumnie na nowe szlaki rozwoju, idzie w słoneczną przyszłość w furkocie skrzydeł ptaków stalowych, zwycięzców oceanu. Dziś nie istnieje dla nas przestrzeń, nie istnieją żadne granice, a i przyszła wojna odbywać się będzie w przestworzach powietrznych. Decydować w niej będzie nie piechota, nie konnica, nie artylerja nawet, ale decydować będą samoloty, których warczenie pod chmurami nieść będzie groźną zapowiedź zagłady, zniszczenia, śmierci... Przedsmak tego, czem będzie taka wojna w powietrzu, dała już niedawna wojna światowa, kiedy to w ciągu jednego dnia — 30. października 1918 r. — samoloty ententy strąciły 90 samolotów niemieckich, w jednym zaś tylko ataku brało udział 283 płatowców, które wyrzuciły 50 ton bomb...

Nic też dziwnego, że wobec olbrzymiego znaczenia lotnictwa, zarówno w czasie pokoju, jak na wypadek wojny, wszystkie państwa starają się wszelkimi siłami o wielką i silną flotę lotniczą. Dość spojrzeć choćby tylko na najbliższego naszego sąsiada od wschodu. W Rosji sowieckiej — która po zdobyciu podstawy techniki lotniczej od Niemców, szybko posuwa się teraz samodzielnie po tej linji — powstają jedne po drugich wielkie warsztaty żeglugi powietrznej, w których odbywa się na wielką skalę budowa aeroplanów całkowicie rosyjskich, zaopatrzonych w wielkiej siły motory i nowoczesne maszyny, skonstruowane całkowicie, nie wyłączając silników, w znacjonalizowanych warsztatach rosyjskich. Cały ten postęp osłonięty jest najgłębszą tajemnicą. Wiadomo jest jednak, że program sowiecki ma na widoku wytworzenie powietrznej floty wojennej, złożonej z 3000 aeroplanów, poza licznym zastępem statków handlowych, które w razie potrzeby użyte być mogą dla celów wojskowych.

Rozwój lotnictwa wojennego postępuje w parze ze wzrostem sowieckiej awiacji cywilnej, uważanej jedynie za siłę pomocniczą dla celów wojennych. Rosja posiada obecnie najliczniejszy Związek lotniczy na świecie. Związkiem tym jest „Awiochim" — Związek Przyjaciół Rosyjskiego Lotnictwa Wojennego. Liczba członków, wedle ostatnich cyfr, przekroczyła już 3,000.000. Organizacja ta posiada fundusze, wystarczające do zaopatrzenia czerwonej armji powietrznej w 200 aeroplanów wojennych. Równocześnie z potężną rozbudową lotnictwa w Rosji, czynione są tam niemniej energiczne przygotowania w kierunku wytwarzania wszelkiego rodzaju gazów trujących. Fabryki chemiczne, produkujące w czasie wojny, są obecnie rekonstruowane na modłę zupełnie nowoczesną, a także otwierane są nowe.

W tych warunkach i Polska nie może pozostać w tyle po za innymi narodami w rozbudowie swej floty powietrznej. Tylko z silnym w lotnictwo przeciwnikiem liczyć się będzie nieprzyjaciel. Chcąc więc utrzymać swą niepodległość, a mając rozległe i tak fatalnie otwarte granice z wysoce niebezpiecznymi sąsiadami, Polska musi mieć na swe usługi silną i potężną flotę powietrzną. Zainteresowani w tem jesteśmy wszyscy, jako obywatele Państwa Polskiego, i dlatego obowiązkiem każdego z nas jest należeć do Ligi Obrony Powietrznej Państwa (LOPP.), która służy właśnie ideji rozwoju naszej floty powietrznej, a pozostaje pod protektoratem Pana Prezydenta Rzeczypospolitej. Musimy sobie wszyscy uświadomić, że naprawdę silną stanie się Polska tylko przez silne lotnictwo, a od nas samych wyłącznie zależy, aby zapewnić naszemu lotnictwu rozwój, godny mocarstwowego znaczenia Państwa Polskiego.

Komu zatem żywot miły,
Niech wytęży wszystkie siły,
Ofiarując swe usługi
Lidze Powietrznej Żeglugi.

(C.)



Dzieła Dürera w Polsce.

W Muzeum im. Lubomirskich we Lwowie, które posiada cenne zbiory dzieł sztuki, znajdują się między innymi rysunki oryginalne słynnego malarza z XVI. wieku, Albrechta Dürera. Jest to największy w Polsce zbiór Dürerowski, bo składa się nań 24 rysunków słynnego mistrza. Jeden z rysunków podajemy w reprodukcji.

Z czasów Legjonowych ks. Biskupa Bandurskiego.

Ksiądz-Biskup Dr. Władysław Bandurski, którego bogatą działalność jako Kapłana-Obywatela i Patrjoty skreśliliśmy w zeszycie lipcowym, jest obecnie przedmiotem serdecznych owacji, jakie urządzają Mu w rozmaitych miastach Polski z okazji 40-lecia Jego pracy kapłańskiej. Zasłużony w dziele odrodzenia



Polski Biskup-Jubilat w czasie wojny rozwijał niestrudzoną działalność wśród naszych organizacji wojskowych i w Legjonach. Z tych czasów pochodzą zdjęcia, które tu zamieszczamy. Jedno z nich przed-



stawia ks. Biskupa Bandurskiego w czasie, gdy z okazji „Święta Czwartaków" wygłosił kazanie w kaplicy polowej 4-go pułku Legjonów, na drugiem widzimy Go w otoczeniu delegacji poszczególnych pułków Legjonowych, które przybyły dla powitania dostojnego kapłana.

Co dały VII-me Targi Wschodnie?

O ZNACZENIU Targów Wschodnich pisano już wiele. Polega zaś ono nietylko na zbliżeniu wytwórczości krajowej z nabywcą zagranicznym. Targi Wschodnie, to nietylko centrala naszych poczynań ekspansyjnych, nasze okno na Bliższy i Dalszy Wschód, nietylko rewja naszej wytwórczości

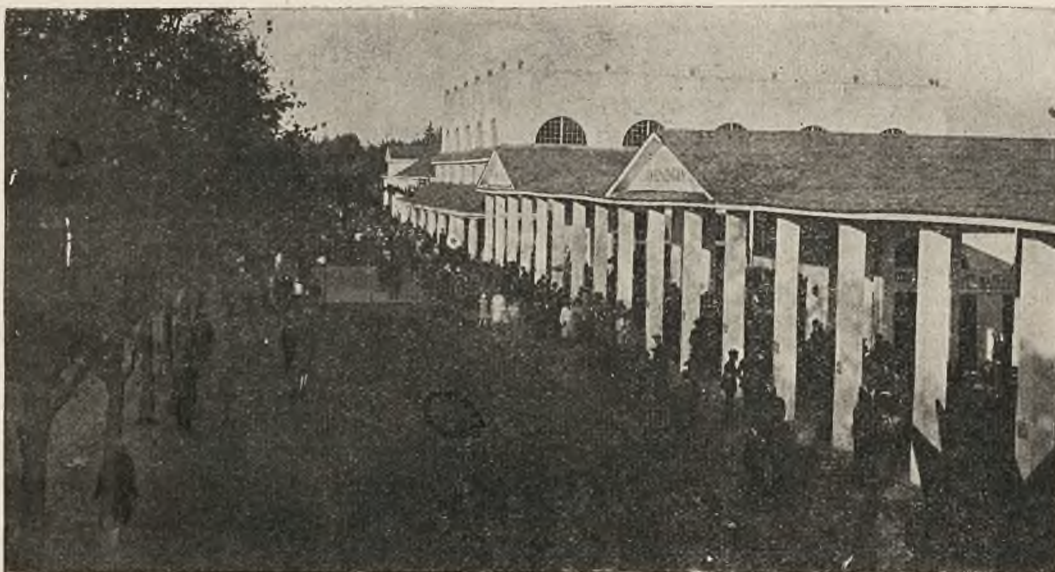


Widok Targów Wschodnich z lotu ptaka.

i próba sił naszej prężności gospodarczej — Targi Wschodnie są również żywem źródłem rok rocznie odradzającej się śmiałej inicjatywy gospodarczej, wykraczającej poza ramy codzienności, są terenem, na potrzeb rynków krajowych i eliminujący z nich dotychczas wszechwładnie panujący produkt zagraniczny.

Siódme Targi Wschodnie liczyły z górą półtora tysiąca eksponatów. Najsilniej reprezentowany był przemysł rolniczy, zgodnie zresztą z zadaniami Targów, znajdujących się w dzielnicy głównie rolniczej. W dziale przemysłu interesująco przedstawiał się ciężki przemysł śląski, w szczególności górnictwo, gdzie urządzono specjalny pokaz urządzeń, wydobywających węgiel. Monopole państwowe zorganizowały też własne działy, nadzwyczaj efektowne. Nadto ciekawie przedstawiały się eksponaty krajowego przemysłu radjowego, maszyn rolniczych, młynarskich, włókiennictwa, przemysłu naftowego, kilimkarstwa, zabawkarstwa i t. d.

Przy tegorocznych Targach Wschodnich po raz pierwszy zorganizowano Wystawę komunikacyjną oraz Wystawę hodowlaną. Pierwsze miejsce na Wystawie komunikacyjnej zajęły Polskie Koleje Państwowe, które uniezależniają się coraz więcej od zagranicy, produkując w własnym zakresie potrzebny tabor kolejowy. Dowodem tego były trzy parowozy, wykonane w fabryce chrzanowskiej, w niczem nie ustępujące zagranicznym. Obok działu ulepszeń technicznych, nader obficie reprezentowanych, znalazły się na Wystawie liczne tablice i wykresy, przedstawiające rozwój P. K. P. Długość polskich kolei normalno-torowych z końcem r. 1926 wynosiła 17.118 km., zaś kolei normalno- i wąskotorowych 20 869 km. Ilość taboru z końcem r. 1926 wynosiła: parowozów 5.157, wagonów osobowych 10 033, towarowych 140.355.



W dniu otwarcia Targów Wschodnich tłumy publiczności zwiedzały poszczególne pawilony.

którym powstają nowe pomysły, mogące ożywić stosunki gospodarcze kraju.

Tegoroczne — siódme już z rzędu — Targi Wsch. stanowiły znów wspaniałą rewję wyników, osiągniętych przez polski przemysł w całym szeregu dziedzin. Unaoczniły nam postępy, poczynione przez nasz rodzimy przemysł, dostosowujący się coraz więcej do

Specjalną uwagę zwracał dział lotnictwa, zorganizowany przy Wystawie komunikacyjnej. Polskie lotnictwo cywilne poczyniło w ostatnich latach znaczne postępy. Ze skromnych zaczątków organizowane od r. 1922 — w ciągu 5 lat lotnictwo polskie urosło w potężną organizację, rozporządzającą szeregiem linji. Na terenie Polski operują trzy towarzystwa:

Polska Linja Lotnicza, „Aerolot“, Sp. Akc. „Aero“ w Poznaniu i międzynarodowe towarzystwo „Codna“. Łącznie towarzystwa te obsługują 8 linij powietrznych, z tego „Aerolot“ sześć. Istnieją też połączenia lotnicze z zagranicą, a to Warszawa — Kraków — Wiedeń, oraz Warszawa — Paryż przez Pragę czeską. W przyszłości zamierzone są włączenia do polskiej linji lotniczej Wilna, Białegostoku i Katowic. W ten sposób nasza komunikacja lotnicza znacznie się rozszerzy.

Targi hodowlane, w szczególności dział koni, oraz drobiu i gołębi, przedstawiał się nadzwyczaj interesująco.

Jako całość, Targi Wschodnie spełniły w tym roku swoje zadanie. Frekwencja naogół była znaczna, jednakże o ile chodzi o wyniki fiansowe o ilość transakcji handlowych, to sytuacja przedstawiała się mniej różowo. Przyczyn tego stanu rzeczy szukać należy w nadmiernej ilości imprez wystawowych, urządzanych u nas, i małemu dostosowaniu się ich do potrzeb i możliwości gospodarczych.

Pamiątki architektury na Podolu.

ŚWIĄTYNIE w Małopolsce Wschodniej, względnie na Podolu, dają piękny materjał do badania rozwoju architektury w tej połaci naszego kraju. Mimowoli stają nam przed oczyma liczne pomniki, owe malownicze i wiekiem pochylone cerkiewki wiejskie, które od dawna zwracały szczególną uwagę naszych i obcych uczonych. Wschód dał tym cerkwiom plan zasadniczy, Zachód formę zewnętrzną, lecz sposobu wykonania samej budowy bez wątpienia w prastarej, rodzimej należy szukać technice.

Najstarsze z tych cerkwi, które dziś istnieją, nie przekraczają z małym wyjątkiem wieku XVI, gdyż nietrwałość materjału, burze wojenne i pożary nie dozwalały im przetrwać wieków. Pozostały jednak tradycje budowy, które — mimo, że i one uległy mnogim wpływom dziejowym — zawsze okazują jeden typowy charakter. W budowlach cerkiewnych na Podolu wszelkie przecięcia ścian występują pod kątem, bez żadnych zaokrągleń, tak właściwych budowlom wschodnim.

Z murowanych pomników tej architektury na Podolu niezawodnie najstarszy jest kościół św. Stanisława pod Haliczem, niegdyś cerkiew św. Pantalemona. Pochodzący z XII wieku, a więc z czasów jeszcze książęcej rezydencji w Haliczu, wiele lat stał pustką po najeździe mongolskim, aż w XVI wieku przeszedłszy na własność OO. Franciszkanów, przemieniony został na kościół. Niejedno wskutek tego utracił ze swych pierwotnych cech.

To samo widzimy też z romańskiego stylu, ze szczątek fortyfikacji, otaczających niegdyś kościół farny w Drohobyczu (przed nim cerkiew), zachowany w czworobocznej, ceglanej baszcie w stylu pierwszej epoki romańskiej i o takichże strzelnicach.

Jest to dowodem, że ze stosunkami politycznymi płynęły tu z Zachodu pojęcia i wpływy cywilizacji, które nie pozostawały bez śladu. W okresie po napadzie mongolskim, aż do przejścia Rusi pod panowanie Polski, Kazimierz Wielki niesie tu cywilizację Zachodu, która pod jego następcami coraz bardziej rozprzestrzenia swój wpływ obok starych tradycji ginącego Bizancjum. Widzimy to na pomnikach z epoki Jagiellonów.

W tym to czasie wzniosły się tu ostrołukowe kościoły i zamki, wypierając tradycje romańskie. Ogólnie znane są gotyckie kościoły z tego okresu, wzniesione z czerwonej cegły w Brzeżanach, Felsztynie, Gródku, Krośnie, Nowem Mieście, Olesku, Podhajcach, Sanoku, Stryju, katedra łacińska we Lwowie i piękna fara w Drohobyczu. Kościoły te, budowane na wzór zwany w Niemczech „Hallenkirche“, o trzech nawach, w formie łacińskiego krzyża, bez przypornic i ozdobnej facjaty, a natomiast o charakterystycznie skrzywionem prezbiterjum, nie odpowiadają wprawdzie ideałowi gotyku, lecz swą proporcjonalnością miłe sprawiają wrażenie.

Gotyk święci swój rozwój na Podolu w czasie, kiedy w Krakowie renesans wznosi pierwsze wspaniałe pomniki, a więc z początkiem wieku XVI Z tego to czasu pochodząca katedra w Przemyślu jest najwspanialszą bez wątpienia budowlą.

Cerkiew Najśw. Panny Marji w Rohatynie jest jedyną dotychczas znaną ściśle gotycką cerkwią. Zamki gotyckie, tak licznie w tej epoce na Podolu wznoszone, legły już dziś w gruzach, zniszczone zębem czasu.

Nie bez interesu dla historji sztuki jest katedra ormiańska we Lwowie, również pochodząca z epoki Jagiellonów, wzniesiona pod wpływem przyniesionych przez Ormian tradycji azjatyckich.

Za Zygmunta III przywieziony przez Bonę renesans i tu sięga swym wpływem, wznosząc liczne pomniki, wśród których kaplica Sieniawskich w Brzeżanach prawdziwem może być nazwana arcydziełem.

W drugiej połowie XVII wieku aż do końca XVIII bezmyślny nieraz i niesmaczny barok, inaczej stylem jezuickim zwany, jak w całej Polsce, tak i tu rozszerza swe panowanie. Styl ten, do ruskich wkradłszy się cerkwi, wypiera coraz bardziej tradycje wschodnie i wreszcie zupełnie opanowuje ich architekturę. Stąd to wiele murowanych cerkwi tego okresu mało różni się od łacińskich kościołów, czego dowodem najlepszym św. Jur we Lwowie.

Z architekturą Zachodu i zachodnie malarstwo zawitało na Ruś Czerwoną. Freskowe malowidła w Olesku, następnie freski, wykonane na sufitach sklepionych w kościele Bernardynów i Jezuitów we Lwowie, nie mniej wiele w tym kierunku wykazują zalet.

Dokładne, a piękne ujęcie rozwoju naszej architektury znajdujemy w dziele p. t. „Sztuka Ludowa w Polsce“ Kazimierza Mokłowskiego. *S.*

Nowy Wojewoda lwowski.



Wojewoda lwowski, który objął to stanowisko po Wojewodzie dr. Pawle Garapichu Dr. Piotr Borkowski. Nowy Wojewoda należy do najmłodszych wiekiem Wojewodów naszych.

Powieść doby minionej.

KTO ją dziś czyta? Kto czyta Kraszewskiego, Kaczkowskiego, Jeża, Rodziewiczównę, Orzeszkowę i tylu, tylu innych? Czasami w podręcznikach szkolnych czytamy wyjątki ze „Starej Baśni", z „Nad Niemna" lub innych, i to wszystko. Jeden Sienkiewicz jest w dalszym ciągu chętnie czytany, ale on już nie w tym stopniu, jak przedtem.

Dlaczego tych powieści się nie czyta? Przecież najtęższe w Polsce umysły, przednie cnotą obywatelską serca, duchy w podniebnych lotach, zdążające ku ideałom Piękna i Prawdy, złożyły w nich „swych myśli przędzę i swych uczuć kwiaty". Na tych kartach całe odbiło się przecież życie polskie ubiegłego wieku, życie biedne, przetykane koralową nicią cierpień, gdzieniegdzie jeno znaczone pasmem jaśniejszem, słoneczną plamą radości nikłych lub nadziei zawodnych.

W tej skarbnicy polskiej myśli, w tem odzwierciedleniu całokształtu życia naszego społeczeństwa tyle jest przecież wspomnień chwały narodowej, tyle objawów wiernej, pałającej ogniem ofiarnym czynów miłości minionych stuleci, ludzi, co odeszli, ich bojów, mąk, nawet szaleństw, co wystrzelały błyskawicznym ogniem rozpacznego męstwa lub poświęcenia bez granic...

Każde pokolenie — więc i to, które w imię ideałów przeszłości poszło w bój nierówny, i to, które w znoju i trudzie wiodło braci ku jutrznianym światom, i to dzisiejsze wolne — wszystkie z jednako czującem sercem, choć może z różnem w szczegółach rozumieniem kochało przyszłość narodową. Ta powszechna miłość ubiegłych stuleci i pamiątek życia dawnych pradziadów zawarta jest na kartach powieści z dni wczorajszych.

Bo powieść dzisiejsza już jest inną — w inne struny uderza, ku innym dąży szczytom, nie do serc, nie do duszy człowieka przemawia, bawi się więcej w obrazy, co zaspokajają żądzę oczu i zmysłów. Wojna jest jej twórczością i ta epoka, co „odrodzeniem" się zowie. Dawna książka znikła, a z nią znikła i dawna dusza nasza. Była ona mniej trwałą, jak martwa księga. Duszę tę jednak zbudzić należy w imię tego, co było, i tego, co być musi..., jeśli chcemy istnieć i nieść wysoko sztandar ideałów narodowych. Zbudzić się musimy — i z martwoty niech zbudzi nas powieść z dni wczorajszych.

C. M.

Pamięci Twórcy „Chorału".

W 30-tą rocznicę zgonu Kornela Ujejskiego.

KORNEL UJEJSKI, od którego zgonu (19. września 1897 r.) dzieli nas dzisiaj pełnych lat trzydzieści, należy do promiennego hufca tych wielkich i natchnionych pieśniarzy naszych, którzy „za miljony kochali i cierpieli katusze" i „przed narodem nieśli oświaty kaganiec". Na strunach lutni jego najsilniej brzmiała zawsze nuta miłości Ojczyzny. Uczuciem tem przepojona jest cała jego twórczość poetycka, tak potężna natchnieniem, głęboka treścią i nieskazitelna formą, że stawia go obok największych naszych wieszczów z doby romantyzmu.

Już jako 21-letni młodzieniec zdobył się Ujejski na utwór o takiej sile, jak „Maraton". Ale przełomowym dla jego twórczości był pamiętny rok 1846. Rzeź galicyjska wstrząsnęła duszą jego do głębi i wydobyła z niej wiekopomny hymn narodowy „Z dymem pożarów", który stał się własnością narodu polskiego jako najwierniejsze echo powszechnego bólu i żalu. W rok potem przyszły „Skargi Jeremiego", stanowiące koronę twórczości Ujejskiego, a jako poezja religijna nie mające nic równego sobie w całej literaturze nowoczesnej. A „Melodje Biblijne", a mistrzowski „Hagar na puszczy", a „Tłómaczenia Chopina"! Wszystko to, obok całego szeregu innych utworów, prawdziwe perły w djademie polskiej poezji lirycznej, godne podziwu i zachwytu.



Kornel Ujejski.

We wszystkiem, co Ujejski pisał, przebija uczuciowość potężna, namiętna, płomienna, która przytem w najlepszych chwilach natchnienia wychodziła daleko poza granice osobistych uczuć i marzeń, a obejmowała szeroko wszystko i przejmowała się do głębi wszystkiem, co stanowiło treść duchową współczesnego nam pokolenia. Faktem jest, że uczucia bólu, grozy, rozpaczy, gniewu w poezji naszej nigdzie, prócz „Psalmów" Krasińskiego, nie znalazły tak pełnego i głębokiego wyrazu, jak w utworach Ujejskiego. To też miał on prawo na początku „Skarg Jeremiego" zawołać: „O, mój ludu, krwią moją są te pieśni moje!"

Niewątpliwie był w nim, obok tego i drugi poeta, z wykwintnym artyzmem i wielkiem natchnieniem opiewający indywidualne, wewnętrzne dzieje swej duszy, ale to, co w Ujejskim jest największe i naprawdę nieśmiertelne, to wszystko wypłakał on z serca, rozdartego większą i świętszą boleścią, — i dlatego należy mu się po wieczne czasy pamięć i wdzięczność narodu jako jednemu z największych naszych wieszczów i hetmanów duchowych.

Jesień w przysłowiach ludu polskiego.

„Wrzesień — jesień", mówiono dawniej. W istocie spieszyła ona żywymi krokami, ale wieśniaków nie tyle straszyły nadchodzące chłody, ile cieszyły zebrane plony. Stąd przysłowie:

Gdy nadejdzie wrzesień,
Wieśniak ma pełną stodołę i kieszeń.

Upragnioną zawsze była i jest pogoda na posiewy i reszty zbiorów, przeto mówiono:

Wielka dla zboża i siejby wygoda,
Gdy w święty Idzi przyświeca pogoda.

Dzień 8. września, w którym przypada uroczystość Narodzenia N. Panny, należał także do proroczych. Mamy z roku 1861 przysłowie, które powiada, że jaki dzień Narodzenia, takich potem dni czterdzieści.

Około 29. września, na św. Michała, źle było, kto jeszcze miał kopy w polu, bo to najpóźniejsza data dokończenia zbiorów. Powiadano więc:

Święty Michał,
Kopy popychał.

Ze starego kalendarza wyjmujemy następujące uwagi co do zatrudnień tego miesiąca i innych:

W dni września Idzi sieje oziminę,
Benedykt w marzec owies i jarzynę,
Urban zaś w maju konopie na roli,
Dominik w sierpień rzepy patrzeć woli,
Groch Grzegorz w marcu zawczasu zasiewa,
Jakób na schyłku lipca żyto miewa,
Ambroży w grudniu uprawia ugory,
Jadwiga rzepę tka w okropne wory,
Aleksy w ręku krogulca łagodzi,
Z nim zaś Bartłomiej na przepiórki chodzi.



Dyrektor Teofil Trzciński, który z nowym sezonem objął kierownictwo teatrów miejskich we Lwowie. Nowy dyrektor znany jest chlubnie z 8-letniej działalności dyrektorskiej w Krakowie. Z osobą jego łączą wielkie nadzieje dla rozwoju sceny lwowskiej.



KU CZCI ZNAKOMITEJ AUTORKI.

Sześć lat temu umarła we Lwowie znakomita autorka, Gabrjela Zapolska, twórczyni długiego szeregu dzieł powieściowych i dramatycznych, które zdobyły jej trwałe miejsce na kartach literatury polskiej. Zwłoki jej spoczęły na cmentarzu Łyczakowskim we Lwowie w zwyczajnym grobie, na którym stanie obecnie kamienny nagrobek, wzniesiony kosztem siostry Zmarłej, p. Konstancji Bieleckiej, a staraniem męża Jej, artysty-malarza, Stanisława Janowskiego. Nagrobek, którego szczyt zdobi urna, przykryta welonem, ujmuje w tytułach dzieł całą działalność twórczą znakomitej autorki.

Rozwój Kolejnictwa na Górnym Śląsku w pierwszem pięcioleciu rządów polskich.

POGLĄD OGÓLNY.

KOLEJNICTWO na Górnym Śląsku przed objęciem go przez Władze polskie było dostosowane do wymogów i potrzeb polityki handlowej państwa niemieckiego. Prawie cały wywóz produkcji przemysłu górnośląskiego, conajmniej jednak 75%, kierowany był na zachód, podczas gdy na wschód wywożono zaledwie 25%. Z tego powodu budowa linji kolejowych przystosowaną była do zamierzeń polityki handlowej, dążącej do eksploatacji produkcji w kierunku zachodnim. Także polityka zagraniczna miała silny wpływ na budowę linji kolejowych, gdyż dążyła stale do oderwania ziem polskich byłego zaboru rosyjskiego i przyłączenia ich do Prus w myśl osławionego hasła: „Drang nach Osten". Rzut oka na mapę dzisiejszej Polski poucza nas o tem, że żadne z państw Europy nie znalazło się w tak niekorzystnych warunkach komunikacyjnych, jak Polska. Państwa zaborcze budowały koleje na terenach polskich według swych potrzeb strategicznych i gospodarczych.



Prezes Inż. Bogusław Dobrzycki.

Niekorzystne rozgraniczenie Górnego Śląska spowodowało rozerwanie sieci kolejowej na dwie części, przyczem wszystkie poważniejsze warsztaty reperacyjne, oraz wielkie dworce przetokowe, jak Gliwicki, Pyskowicki, Kędzierzyński, Raciborski, Kluczborski, pozostały po stronie niemieckiej. Łatwo można sobie przeto wyobrazić, w jak ciężkiem położeniu znalazł się Zarząd koleji polskich, który, pozbawiony wszystkich dworców przetokowych, oraz warsztatów reperacyjnych, musiał — po opuszczeniu służby przez wykwalifikowany personel niemiecki — z personelem polskim, przeważnie niedostatecznie jeszcze wyszkolonym i przygotowanym, objąć i utrzymać bardzo trudny i skomplikowany ruch na sieci kolejowej, która przez podział Śląska i wycięcie Bytomia została w potworny sposób zniekształcona. To też Niemcy z zupełną pewnością liczyli na to, że koleje górnośląskie, po objęciu ich przez Zarząd polski, najpóźniej po tygodniu staną i spowodują katastrofę w przemyśle śląskim, niszcząc go na przeciąg paru lat.

Zarząd koleji niemieckich zaniedbywał w ostatnich latach przedplebiscytowych należytej naprawy nawierzchni i mostów, parowozów i wagonów, oraz innych objektów i urządzeń kolejowych na linjach górnośląskich, a to do tego nawet stopnia, że po objęciu koleji przez Zarząd polski, parowozy musiały urządzać objazdy po węźle katowickim w poszukiwaniu za wodą i co chwilę się psuły, wywołując zatory i wstrzymywanie ruchu.



Bibljoteka Ruchoma.

Taki stan kolejnictwa na Górnym Śląsku po zmianie suwerenności państwowej nie odpowiadał oczywiście żywotnym interesom polityki handlowej Polski, która musi kierować produkcję przemysłu górnośląskiego lądem na wschód do kraju, a drogą wodną przez Gdynię i Gdańsk do innych państw europejskich. Konsekwencją powyższej polityki handlowej było dostosowanie kolejnictwa na terenie górnośląskim do zmienionych warunków ekonomicznych Państwa. Dostosowywanie to wywoływało wielkie trudności ruchowe, gdyż podział sieci kolejowej polskiego Górnego Śląska był dla polskiego Zarządu koleji nader niekorzystnym. Główna linja kolejowa Katowice-Kluczbork-Ostrów, łącząca Górny Śląsk z Wielkopolską, Pomorzem, oraz z Gdańskiem i z Gdynią, przecinała w dwóch miejscach, przez Bytom i Kluczbork, teren niemiecki, stwarzając w ten sposób dwa korytarze, przechodzące przez obce państwo. Ruch kolejowy między Górnym Śląskiem a Wielkopolską, Pomorzem i portami polskimi doznawał przeto ciągłych zatorów, wywoływanych częściowo przez koleje niemieckie, które nie chciały odbierać dostatecznych ilości pociągów, lecz ograniczały się tylko do pewnych ilości, narzucając Dyrekcji dzienne normy, nie stosujące się pod żadnym względem do wymogów ciężkiego przemysłu śląskiego.

Aby uniezależnić się pod tym względem od Niemiec, a głównie od węzłowego punktu bytomskiego, wybudowano dwutorową, 13 km długą linję Chorzów—Szarlej. Przez wybudowanie tej linji nietylko połączono rewir północny z rewirami południowym i centralnym Dyrekcji Koleji w Katowicach, ale także w wysokim stopniu odciążono linję Sosnowiec-Częstochowa, a złączono oprócz tego koleje

górnośląskie w jedną organiczną całość. Obejście drugiego niemieckiego korytarza z punktem węzłowym Kluczbork osiągnięto przez budowę linji Kalety—Podzamcze, którą w końcu 1926 roku otworzono dla ruchu towarowego. Pociągi osobowe zostały uruchomione na tej linji z chwilą wprowadzenia no-



Kolejowy dom mieszkalny przy ul. Gliwickiej. Ogólny widok.

wego rozkładu jazdy. Pozatem wybudowano i uruchomiono w niezmiernie trudnych warunkach technicznych, wywołanych podkopami kopalnianymi, linje Makoszowy — Mizerów, Hajduki — Kochłowice, Brzezie—Bluszczów, Warszowice—Chybie i Katowice-Ligota—Tychy. Połączenie tych linji umożliwia przejazd z rewiru południowego do rewiru centralnego i północnego z ominięciem Katowic—Ligoty, oraz niezmiernie przeciążonego dworca w Katowicach. Rozbudowano także znacznie dworce w Chebziu, Kochłowicach, Orzeszu, Jaśkowicach, Łaziskach, Wodzisławiu, Pawłowicach, Olzy, Hajdukach, Chorzowie, Lublińcu, Tarnowskich Górach i t. d.

Trudności wielkie sprawiał również brak warsztatów reperacyjnych, które wszystkie przypadły Niemcom. Aby nie wysyłać parowozów i wagonów do warsztatów niemieckich, rozpoczęto natychmiast po objęciu budowę warsztatów w Katowicach dla naprawy parowozów, w Piotrowicach śląskich dla naprawy wagonów towarowych, a w Katowicach—Ligocie dla wagonów osobowych. Przydzielona do Dyrekcji Katowickiej, przy podziale Dyrekcji na polską i niemiecką, ilość i jakość taboru nie stała w żadnym stosunku do liczby dziennie załadowanych wagonów, wzgl. do ruchu towarowego i osobowego, skutkiem czego dawał się odczuwać wielki brak parowozów, jakoteż i wagonów. Zarząd kolejowy starał się przeciwdziałać temu niedomaganiu przez bardzo wzmożoną i intenzywną naprawę taboru kolejowego, oraz przez szybki obieg wagonów, skracając czas wyładowania, wzgl. naładowania. Przez wybudowanie, wzgl. rozbudowanie wyżej wymienionych linji i stacji, dostosowano kolejnictwo na Górnym Śląsku częściowo do wymagań ruchowych i ekonomicznych, tak, że dzisiaj odbywa się odwóz ładunków bez znaczniejszych trudności i zatorów. Zarząd koleji polskich dokłada wszelkich starań, by przystosować kolejnictwo w zupełności do wymagań ruchu i przemysłu polskiego Górnego Śląska. Projektuje się budowę dalszych nowych linji, łączących północ i wschód Polski z Górnym Śląskiem, oraz rozbudowę rozlicznych stacji celem dalszego poprawienia sprawności przetokowej i ruchowej.

Rząd polski śledzi i czuwa nad należytym rozwojem kolejnictwa na polskim Górnym Śląsku, by każdej chwili umożebnić przemysłowi i górnictwu Górnego Śląska należyty rozkwit i zagwarantować odpowiednią sprawność naładunkową i przewozową. To, co dotąd Rząd zdziałał w zakresie kolejnictwa na Górnym Śląsku, jest dziełem poważnem, zwłaszcza, jeżeli się uwzględni olbrzymie trudności techniczne w tak skomplikowanym i nasiadłym węźle, jakim jest bezsprzecznie Zagłębie węglowe katowickie.

DZIAŁALNOŚĆ KULTURALNO-OŚWIATOWA.

Również i w kierunku humanitarnym i kulturalno-społecznym wspomagał i popierał Zarząd koleji polskich jaknajusilniej wszelką inicjatywę, dążącą do polepszenia bytu, oraz podniesienia kulturalnego i fachowego pracowników kolejowych.

Prace kulturalno-społeczne rozpoczęto od propagandy muzyki i pieśni polskiej przez zorganizowanie i utrzymywanie Kolejowego Kółka Śpiewackiego i Orkiestry Kolejowej. Dalej, pragnąc odciągnąć młodszych pracowników kolejowych i dzieci starszych pracowników kolejowych od wstępowania do pozostających pod wpływami niemieckimi organizacji sportowych, utworzono Kolejowy Klub Sportowy, który wybudował własne boisko i zajmuje jedno z najwybitniejszych miejsc wśród stowarzyszeń sportowych. Stowarzyszenie Kolejarzy zaś w działalności swej zwraca główną uwagę na rozpowszechnianie książki polskiej i zajmuje się zakładaniem bibljotek.

Dyrekcja Koleji nie poprzestaje jednakowoż tylko na subwencjonowaniu stowarzyszeń kulturalno-oświatowych, lecz bezpośrednio organizuje i prowadzi tego rodzaju instytucje, jak Kursa dokształcające i Bibljotekę Ruchomą. Pierwsze Kursa dokształcające zorganizowała Dyrekcja w 1925 r. Korzystało z nich 378 pracowników kolejowych. Wydatek na ten cel wynosił 40.270 złotych, z czego 25.150 zł. pokryto z funduszów państwowych. Drugą serię kursów otwarła Dyrekcja Koleji Państwowych w Katowicach z dniem 1 go kwietnia 1927 r., organizując trzy ro-



Kolejowy dom mieszkalny na stacji Strumień.

dzaje kursów: 1) kursa przygotowawcze, na których zaznajamia się uczestników z językiem polskim w słowie i piśmie, 2) kursa niższe, które mają na celu dać uczestnikom wiadomości obywatelskie, wymagane od byłych absolwentów czterech klas gimnazjalnych, i 3) kursa wyższe, na których mają uczestnicy uzy-

skać wiadomości, wymagane od obywateli, którzy ukończyli gimnazjum.

Kursa te trwać będą przez 10 miesięcy, przyczem kursa przygotowawcze są bezpłatne, na kursach niższych opłacają uczestnicy po 2 zł., a na kursach wyższych po 4 zł. miesięcznie. Na kursa zgłosiło się 1.361 pracowników kolejowych. Koszta tych kursów przewiduje się w kwocie 44.000 złotych.

Oprócz tego zorganizowała Dyrekcja Katowicka i otwarła w dniu 1. lutego br. Bibljotekę Ruchomą. Mieści się tu bibljoteka w dwóch wagonach, z których każdy obsługuje pewne linje i stacje w ściśle oznaczonvch dniach i godzinach celem wypożyczania książek. W ten sposób zaopatruje Dyrekcja w książki 99 stacji kolejowych.

Bibljoteka Ruchoma liczy obecnie mniejwięcej 6.000 książek, z których około 2.500 pochodzi z darów (od T. C L, Stowarzyszenia Kolejarzy i od osób prywatnych), a inne zostały zakupione za przeszło 12.000 złotych. W miesiącu lutym i marcu wypożyczono około 8 000 książek, to jest ilość, równającą się połowie ilości wszystkich pracowników kolejowych, zajętych na Górnym Śląsku.

DZIAŁALNOŚĆ HUMANITARNA.

Część humanitarnych przedsięwzięć i świadczeń w okręgu Dyrekcji Katowickiej dokonywa się bezpośrednio przez Dyrekcję Koleji, a część przez Kolejową Kasę Emerytalną i Kolejową Kasę Chorych.

Z funduszów państwowych przeznaczono 110.000 złotych na udzielanie bezprocentowych pożyczek, a nadto wydaje się rocznie około 50.000 zł. na bezzwrotne zapomogi.

Prócz tego pokrywa się od 1. kwietnia 1925 r. wydatki na państwową pomoc lekarską dla pracowników etatowych. Do końca marca 1925 r. bowiem pracownicy etatowi, których było przeszło 4 000, zmuszeni byli w czasie choroby pokrywać wydatki na leczenie z własnych funduszów; od czasu zaś wprowadzenia państwowej pomocy lekarskiej otrzymują



Kolonja Kolej. Kasy Emerytalnej w Ligocie.

oni w raz e swej choroby, lub też w razie zachorowania członków rodziny, bezpłatną opiekę lekarską, a środki lecznicze za 25% normalnej ceny.

Również Zarząd koleji polskich wydał bardzo poważne kwoty na budowę domów mieszkalnych, których wykonano 32 z 203 mieszkaniami o 775 ubikacjach.

Kolejowa Kasa Emerytalna dokonała w czasie od 1922 r. poważnych prac, wychodzących poza normalne świadczenia statutowe. Mianowicie wybudowała w Rybniku i w Ligocie 31 domów mieszkal-



Kolonja Kolej. Kasy Emerytalnej w Rybniku.

nych za 2,800.000 zł. i w ten sposób dostarczyła pracownikom kolejowym 119 mieszkań. Kolonja Kasy Emerytalnej w Ligocie liczy 15 domów, w których mieści się 67 mieszkań. Koszta budowy tej kolonji wynoszą 1,700.000 zł. Kolonja zaś w Rybniku liczy 16 domów, w których mieści się 52 mieszkań. Koszta budowy tej kolonji wynoszą 1,100 000 zł. Obie kolonje są już od kilku miesięcy zamieszkałe.

Wydział Obwodu Górnośląskiego Kolejowej Kasy Emerytalnej uczestniczy nadto w jednej trzeciej części w budowie Sanatorjum dla płucno-chorych w Chodzieży, kosztującego 3,000.000 zł.

Kolejowa Kasa Chorych odczuwa na Górnym Śląsku brak odpowiedn ch zakładów dla leczenia płucno-chorych, wobec czego postanowiono zorganizować własne zakłady w miejscowościach, które najbardz ej się do tego celu nadają. W tym celu w 1923 r. zakupiła Kolejowa Kasa Chorych w Zakopanem willę i po odpowiedniem przerobieniu urządziła w niej w 1925 r. Dom wypoczynkowy dla płucno-chorych. Koszta kupna i urządzenia tego domu wynoszą przeszło 100.000 zł. Stale może przebywać tam 20 kuracjuszów. Pierwszych kuracjuszów wysłano do Zakopanego w czerwcu 1925 r. a od tego czasu przebywało tam na koszt Kolejowej Kasy Chorych 300 kuracjuszów przez 4849 dni. W 1926 r. rozpoczęła Kol. Kasa Chorych budowę Sanatorjum dla płucno-chorych w Wilkowicach (Wilkowice—Bystra) obok Bielska. Sanatorjum to obliczone jest na 50 kuracjuszów i ma kosztować przeszło 600.000 złotych

Oprócz tego urządza Kolejowa Kasa Chorych kolonje letnie dla dzieci pracowników kolejowych. W 1926 r. urządziła taką kolonję dla dzieci, potrzebujących kąpieli solankowych, w Jastrzębiu-Zdroju.

Korzystało z niej 87 dzieci (razem 2481 dni). Utrzymanie tej kolonji kosztowało 10.035 zł.

UDZIAŁ KOLEJARZY ŚLĄSKICH W L. O. P. P.

Równocześnie z tworzeniem się Sekcj Kolejowych w innych Dyrekcjach Kolejowych całej Polski zwołano w tutejszej Dyrekcji Koleji Państwowych Katowice w dniu 11. października 1924 r. zebranie konstytucyjne Ligi Obrony Powietrznej Państwa, na

którem, w zrozumieniu ważności sprawy, utworzono Wojewódzką Sekcję Kolejową L. O. P. P.

W całym okręgu D. K. P. utworzono 64 kół, liczących 15.835 członków rzeczywistych, którzy wpłacają 50 gr. miesięcznie jako wkładkę członkowską L. O. P. P.

Razem z Wojewódzkim Komitetem urządziła Sekcja Kolejowa 2 „Tygodnie Lotnicze". Prócz tego



Kolonja Kolej. Kasy Emerytalnej w Rybniku.

wygłoszono 174 odczytów o lotnictwie, oraz rozrzucono wielkie ilości ulotek lotniczych. Rozdzielano poszczególnym Kołom L. O. P. P. bezpłatnie pisma lotnicze, urządzono Loterję fantową, wydano specjalny numer kolejowy L. O. P. P. w „Lotniku". Przystąpiono także do zorganizowania Bibljotek Lotniczych i stworzono Ruchomą Wystawę Lotniczą w dwóch wagonach kolejowych, objeżdżających stale cały Górny Śląsk. Wyświetlano również filmy i przeźrocza lotnicze.

Działalność finansowa od 1924 roku dała wyniki następujące: Wpisowe 15.948 zł., składki członkowskie 157.733·29 zł., jednorazowa ofiara na zakup samolotu 21 695·85 zł., dobrowolne składki, złożone przez Oddział Mechaniczny Katowice, 4 816 zł., I-szy Tydzień Lotniczy przyniósł 16 730 zł., II-gi Tydzień Lotniczy 7.254·50 zł., Dzień Lotniczy 2.489 zł., Loterja Fantowa dała 4.150 56 zł., dochód z zabaw 750 80 zł. Razem więc uzyskano 231.586 złotych na cele L. O. P. P.



Ruchoma Wystawa Lotnicza Dyr. Kol. Państw. w Katowicach.
Stoją: Inż. Dobrzvcki, Prezes Dyr. Kol. Państwowej. — Inż. Rybicki, Naczelnik Wydziału Mechanicznego. — Charnas, Referent Wydziału Mechan. — Dr. Jaworski, Delegat z Gł. Zarządu L. O. P. P.

(Z powyższego przeglądu prac, dokonanych w dziedzinie kolejnictwa polskiego na Górnym Śląsku, okazuje się, jak intenzywną i owocną była działalność zarówno Władz kolejowych, jak i samych kolejarzy w kierunku zapewnienia kolejnictwu naszemu jaknajpomyślniejszego rozwoju. Świadczy to chlubnie nietylko o sprawności Zarządu Koleji śląskich, ale również o wysokiem poczuciu obywatelskiem tak samego Zarządu, jak i szerokich rzesz kolejarzy. Red.).

Inż. Bogusław Dobrzycki.

Pocztownictwo na Górnym Śląsku.

PIĘĆ LAT upływa, odkąd Zarząd Poczty na Górnym Śląsku przeszedł w ręce polskie. W tym krótkim stosunkowo okresie czasu Instytucja pocztowa na Górnym Śląsku rozwinęła się znacznie, w szczególności pod względem technicznym. Pięć lat usilnej pracy, przy dobrej, szczerej i usilnej woli ogółu pocztowców na Górnym Śląsku i przy wysiłku ze strony Władz pocztowych, utrudnionym przez przykre położenie finansowe i gospodarcze Państwa w tym czasie, wydało pomyślne rezultaty, i to pomimo różnych trudności, tak technicznych, jak personalnych, z jakiemi połączone było odbieranie urzędów pocztowych z rąk niemieckich, a następnie wprowadzenie pocztownictwa polskiego na Górnym Śląsku.

Wśród tych rozlicznych trudności bardzo ważną był brak fachowo wykwalifikowanych sił pocztowych. Zarząd niemiecki na terenie obecnego polskiego G. Śląska zatrudniał blisko 2000 fachowych sił pocztowych, z pośród których — skutkiem agitacji niemieckiej — 88% opuściło służbę w dniu objęcia poczt (tj. 20. czerwca 1922 r.) przez Zarząd pocztowy polski i przeszło do Niemiec. Z tego powodu z powyższej ogólnej liczby pocztowców pozostało na Górnym Śląsku razem zaledwie 251 pocztowców, w tem ze średniej służby 31, z niższej 208. Zaraz więc w dniu objęcia poczt przez Władze polskie okazała się potrzeba natychmiastowego przyjęcia około 1500 ludzi do służby pocztowej. Świeżo mianowani naczelnicy Urzędów pocztowych, oraz utworzony, jako Władza pocztowa administracyjna na terenie Górnego Śląska, Inspektorat Poczt i Telegrafów w Katowicach powołali do służby pocztowej potrzebną ilość ludzi, przeważnie (90%) z pośród pracowników plebiscytowych, powstańców, uchodźców lub inwalidów. Oprócz tego Zarząd pocztowy, licząc się z ewentualnemi dalszemi niespodziankami ze strony urzędników niemieckich, powołał około 100 pocztowców fachowych z innych dzielnic Polski, których częściowo użył do organizacji Władzy administracyjnej pocztowej na Górnym Śląsku, a częściowo do Urzędów pocztowych jako instruktorów dla surowego materjału ludzkiego, powołanego w wyżej wspomniany sposób do służby pocztowej.

Wszyscy urzędnicy pocztowi — tak ci, którzy pozostali, jak i ci, którzy przybyli z innych dzielnic,

niemniej i ci, których powołano z pośród miejscowego społeczeństwa, a którzy byli materjałem niewykwalifikowanym — z zapałem, godnym wielkiej sprawy, zabrali się do pracy trudnej i dla większości z nich całkowicie nieznanej, chcąc dowieść tutejszemu społeczeństwu — a także Niemcom, którzy z tryumfem głosili, że Zarząd polski nie da sobie rady z wszechstronnem uruchomieniem urzędowania w instytucjach państwowych na Górnym Śląsku, oraz że cała administracja polska załamie się — iż silna wola nawet największe trudności przezwycięża. I istotnie pocztowcy Górnego Śląska nietylko potrafili zwalczyć wszystkie trudności, ale utrzymali cały ruch pocztowo-telegraficzny i telefoniczny na takim poziomie, że sprawność poczty, telegrafu i telefonu wywołała wprost podziw u samych Niemców, a zadowolenie wśród całej ludności.

Początek był więc zrobiony śmiało i przyniósł prawdziwy zaszczyt tak samym pocztowcom, jak i Zarządowi pocztowemu. Personel pocztowy wyrabiał się z godziny na godzinę, urzędy pocztowe zmieniały swój wygląd wewnętrzny i zewnętrzny przez usunięcie napisów, barw i godeł niemieckich, które zastąpiono polskimi, a jednocześnie wprowadzano w urzędowaniu czemraz więcej przepisy polskie tak dla pocztowców, jak i publiczności, aby związać organicznie jaknajściślej tak Instytucje pocztowe, jak i społeczeństwo z Macierzą.

Przedewszystkiem jednak zabrano się intenzywnie do sieci i urządzeń telefonicznych i telegraficznych. Przy ogromnym nakładzie pracy, a przedewszystkiem przy olbrzymich wydatkach pieniężnych, zbudowano w ciągu tego 5-ciolecia szereg nowych linji i połączeń, a mianowicie 3 nowe przewody i połączenia bezpośrednie telefoniczne z Katowic do Warszawy (za Niemców nie było żadnego), 2 nowe z Katowic do Krakowa, tak, że obecnie są 3 bezpośrednie połączenia, 4 nowe do Bielska, 1 do Wrocławia (były dwa), 4 do Sosnowca (były 3, obecnie jest 7), jedno nowe do Poznania, jedno do Łodzi i jedno do Będzina.

Ponadto dobudowano około 50 linji nowych na terenie samego Górnego Śląska. Położono 40 klm. kabla nowego 25—50 linjowego, w szczególności do Królewskiej Huty i Mysłowic, i 20 klm. w innych miejscowościach. Ruch abonentów z tego powodu wzrósł na całym G. Śląsku, a szczególnie w Katowicach, gdzie powiększono dawną centralę niemiecką starego systemu o 600 numerów, z czego 400 jest już zajętych. W dalszym ciągu Rząd zmierza w najbliższym czasie do zmodernizowania telefonów na Górnym Śląsku przez budowę okręgowej, zdecentralizowanej stacji automatycznej.

W przewodach i linjach telegraficznych przybyło: 2 linje Katowice—Kraków, 1 linja Kraków—Wrocław, 1 Bielsko, 1 Częstochowa, 1 Sosnowiec, 1 Warszawa, 1 sztuczna Poznań, oraz szereg linji w okręgu wewnętrznym G. Śląska.

Ponadto Rząd zamierza na linji między Katowicami a Warszawą wprowadzić francuskie aparaty Baudola. Przy tego rodzaju rozwoju Zarządu pocztowego na Górnym Śląsku siłą faktu nastąpi podniesienie urzędów istniejących do wyższych klas, oraz utworzenie nowych urzędów i agencji pocztowych.

Dla udoskonalenia sprawności pocztowej przeprowadzono szereg udogodnień pocztowo-komunikacyjnych i wykorzystano każde połączenie kolejowe do częstszej i szybszej wysyłki wszelkiego rodzaju przesyłek pocztowych. Tak samo dla ulepszenia sprawności w doręczaniu przesyłek wprowadzone zostały automobile do rozwożenia paczek w Katowicach, Król.-Hucie i w najbliższym okręgu, oraz motocykle do wybierania listów ze skrzynek pocztowych w okręgu Katowic. W miarę dalszego rozwijania się Instytucji pocztowej na G. Śląsku tak automobile pocztowe, jak i motocykle przeznaczone będą do innych większych miejscowości G. Śląska.

Ponieważ na lepsze udogodnienie dla społeczeństwa okręgu Województwa Śląskiego wpłynąłby fakt, gdyby Zarząd pocztowy na Gornym Śląsku obejmował cały teren Wojewodztwa, przeto Związek Pracowników Poczt, Telegrafów i Telefonów z siedzibą okręgu w Katowicach od trzech lat nieustannie dąży do przyłączenia Śląska Cieszyńskiego do Zarządu pocztowego na G. Śląsku, gdyż dotychczas Śląsk Cieszyński pod względem pocztownictwa przynależy do Zarządu pocztowego Krakowskiego.

Ogół pocztowców G. Śląska skupiony jest w Związku Zawodowym Pocztowców i ze wszelkich sił stara się nietylko pracować o lepszy byt i prawa dla pocztowców, ale i współpracować z Władzą dla dobra Państwa, Instytucji pocztowej i jej rozwoju i rozkwitu, oraz dla społeczeństwa przez przedkładanie jego życzeń w kierunku sprawności i udogodnień pocztowych. Ogół pocztowców, ujęty karnie w dobrze zrozumianą dyscyplinę organizacji własnej, skrzepł, zmężniał i wyrobił się nietylko na dobrych fachowych i wysoce wykwalifikowanych pocztowców, ale również i na dobrych, głęboko patrjotycznych obywateli Państwa i pożytecznych członków społeczeństwa polskiego. Z dumą tez patrzy na dzieła rąk własnych i pragnie dalszej pracy dla chwały Ojczyzny.

Pana Ministra Miedzińskiego czeka wiele i ciężkiej pracy, ale pracy wdzięcznej i chlubnej. Ogół pocztowców, który stoi karnie do dyspozycji, spodziewa się jednocześnie, że p. Minister tak ważny dla pocztownictwa na G. Śląsku postulat, jakim jest przyłączenie Śląska Cieszyńskiego do okręgu Inspektoratu Poczt i Telegrafów w Katowicach, przeprowadzi w czasie najbliższym, oraz, że ze względów i zasadniczych i społeczno-politycznych zmieni nazwę Inspektoratu na Dyrekcję Poczt i Telegrafów.

O święty kraju nasz,
Nie damy cię na łup,
Nad Odrą czuwa straż,
Zwycięstwo, albo grób!

Świecie, ty męki, łzy
I boje polskie znasz,
Choć tak potężnyś ty,
Nad Odrą czuwa straż!

O Boże, z tronu z gwiazd
Dzień wolny dać nam każ!
W obronie naszych gwiazd
Nad Odrą czuwa straż!

Popularna pieśń górnośląska
śpiewana przez powstańców górnośląskich.

Powiat Rybnicki.

POŁOŻONY w południowej części Województwa Śląskiego, stanowił niegdyś powiat Rybnicki część Księstwa Raciborskiego. Przy podziale tego Księstwa w 1474 r. powstało Księstwo Rybnickie. Kiedy król węgierski, Maciej Korwin, zawładnął Śląskiem, książę rybnicki Wacław zamierzał poddać się Polsce, ale Węgrzy zdobyli jego zamek, a Ziemię Rybnicką bez praw książęcych oddali niejakiemu Korpaczowi. Książęta Raciborscy mieli prawa książęce; po ich wygaśnięciu w 1532 r. prawa te przeszły do korony czeskiej. Dobra rybnickie przechodziły do różnych właścicieli, najdłużej były w posiadaniu ks. Lobkowitzów (1575—1638) i hrabiów Węgierskich (Wengerski), od których nabył je w 1788 r. Fryderyk Wilhelm II., przeznaczając je na fundację inwalidów.



Aleksy Troska, Starosta Rybnicki.

Dzisiejszy powiat Rybnicki składa się z części dawniejszych pruskich powiatów Rybnickiego, Raciborskiego, oraz z dwóch skrawków Gliwickiego i Zabrskiego, które należały dawniej do zlikwidowanego powiatu Rudzkiego, i sięga zachodnio-południową granicą po Odrę, to znaczy do starej granicy Ziemi Piastowskiej. Obejmuje on ogółem 900 klm. kw., a liczy 196.000 mieszkańców w 3 miastach i 120 gminach wiejskich. Na czele powiatu stoi, jako jego administracyjny zarządca, Starosta p. Troska, który jest również prezesem Wydziału Powiatowego. Pod względem policyjno-administracyjnym powiat jest podzielony na okręgi, a to 3 miejskie i 48 wiejskich. Organami wykonawczymi są posterunki policyjne, których jest w powiecie 32.



Rybnik. Jedna z ulic.



Jastrzębie-Zdrój, pow. Rybnicki.

Siedzibą władz powiatowych jest miasto Rybnik nad Rybnicką Wodą, albo Rudą, zwaną także Rudawą. Był on czasowo rezydencją książąt, którzy zbudowali tu zamek. Do zabytków przeszłości należą w mieście dwa posągi św. Jana Nepomucena, oraz starożytna karczma, zwana „Świerklaniec", a wspominana już w dokumencie z 1223 r. Był tu klasztor Dominikanek, założony około 1200 r. przez księżnę Ludmiłę, żonę księcia śląskiego Mieczysława, a przeniesiony następnie do Czarnowąsa. Miasto było ubogie (jeszcze w 1725 r. domy jego nie posiadały kominów), dopiero w połowie ubiegłego wieku zaczęło się nieco podnosić. Dziś liczy ono 16.618 mieszkańców, których większość stanowi ludność katolicka. Posiada kościoły, katolicki i ewangelicki, synagogę, szpital, dom inwalidów, ratusz z wieżą, wystawiony w 1823 r. W kościele zwraca uwagę piękny obraz Matki Bolesnej. Głośne są rybnickie targi bydła, wyroby bednarskie i stolarskie.

W powiecie znajdują się jeszcze dwa miasta: Wodzisław, osada starożytna, licząca dziś przeszło 4.000 mieszkańców, i Żory z liczbą 5.859 mieszkańców. W pobliskich Kokoszycach są kąpiele siarczane (Wilhelmsbad), które dawniej cieszyły się liczną frekwencją chorych.

Z gmin wiejskich największe są: Rydułtowy Dolne (13.294 m.), Knurów (9.053 m.), Radlin (7.906 m.), Niedobczyce (5.780 m.), Czerwionka (5.053 m.), Bierułtowy (4.755 m.), Chwałowice (4.198 m.), Pszów (3.557 m.), Pszowskie Doły (2.812 m.), Popielów (2.765 m.), Brzezie (2.700 m.), Czuchów (2.544 m.), Mszana (2.368 m.), Przyszowice (2.283 m.), Jastrzębie Górne (2.067 m.), Marklowice Dolne (2.007 m.). Inne mają od 2.000 do 80 mieszkańców.

Wśród tych mniejszych gmin wiejskich znajdują się Gierałtowice (1.473 m.), o starej przeszłości historycznej, jak świadczy o tem data zbudowania miejscowego kościoła w 1538 r. Pierwszym znanym nam z nazwiska dziedzicem Gierałtowic był Wacław Gierałtowski z Gierałtowic na Chudowie (1626). Od tego czasu zmieniały Gierałtowice kilkakrotnie właścicieli, a od 1866 r. są w posiadaniu rodziny Raczków. Jako ciekawy szczegół warto też zanotować,

że w kościele w Gierałtowicach było od 1600 r. do chwili obecnej tylko 11 proboszczów, wszyscy, sądząc z nazwisk, pochodzenia polskiego. Obecnie jest proboszczem od 1902 r. ks. Władysław Robota, kapłan wielce dla polskości w tych stronach zasłużony. Za jego czasów odbyło się w kościele gierałtowickim poświęcenie pierwszego sztandaru sokolego na Górnym Śląsku. Wogóle parafja gierałtowicka zasłużyła się dobrze polskiemu ruchowi narodowemu.



Rybnik. Widok jednej z ulic.

Powiat Rybnicki stanowi płaskowzgórze, wznoszące się od 800—1000 stóp nad poziom morza; najwyższe punkty można uważać za krańcowe odnogi Beskidu Śląskiego. Gleba piaszczysta, pokryta przeważnie lasami sosnowymi, w dolinach pełno obszarów błotnych. Rozwojowi przemysłu sprzyjają obfite pokłady węgla i kopalnie żelaza. Przeważa jednak jeszcze rolnictwo. Gospodarstwa rolnicze obejmują około 60.000 ha., obszar lasów wynosi 13.700 ha.

Z zakładów przemysłowych znajdują się w powiecie: 10 kopalń, zatrudniających około 22.000 robotników, 1 huta żelazna, 2 fabryki naczyń emaljowanych, 1 fabryka dla naczyń niklowych, 1 fabryka materjałów wybuchowych, 1 fabryka sztucznych nawozów i kilka zakładów drobniejszego przemysłu, jak cegielnie, tartaki, garbarnie i młyny parowe. Chociaż znaczna część robotników posiada własny grunt, można przyjąć, że około 100 000 mieszkańców żyje z przemysłu.



Kopalnia „Anna", pow. Rybnicki.

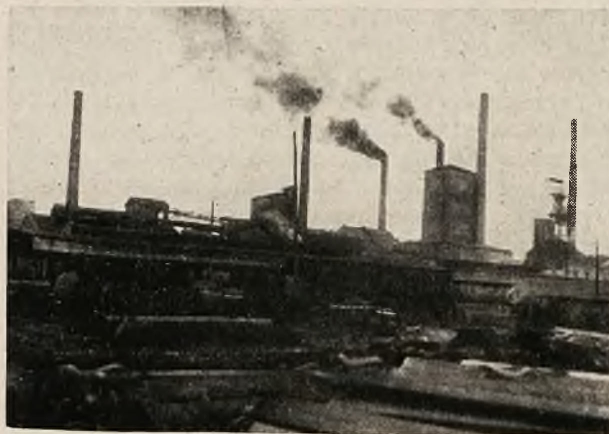


Kościół w Gierałtowicach.

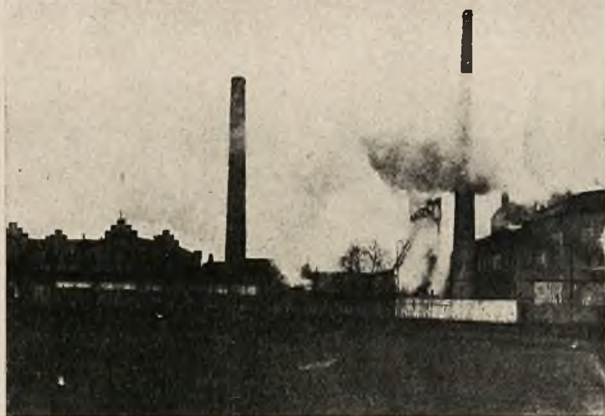
W lesie państwowym w okolicy Paruszowca włosko polskie Towarzystwo Akcyjne prowadzi badania górnicze z zamiarem wybudowania kopalni węgla. Warto nadmienić, że w pobliżu znajduje się najgłębszy w świecie otwór świdrowy, gdyż sięga do 2.500 m.

Komunikacji służą obecnie: 5 linji kolejowych, przecinających powiat w różnych kierunkach, i bite szosy rozległości 390 klm. W przygotowaniu jest wybudowanie koleji elektrycznej dla lokalnej komunikacji w powiecie. Zaprojektowano również przeprowadzenie kabla elektrycznego o silnem napięciu celem połączenia powiatu Rybnickiego z elektrownią okręgową w Ligocie.

W powiecie znajdują się następujące zakłady



Kopalnia „Emma", pow. Rybnicki.



Kopalnia „Römer“, pow. Rybnicki.

naukowe: 124 szkół ludowych dla dzieci katolickich, 4 szkoły ludowe dla dzieci ewangelickich, gimnazjum państwowe i szkoła przemysłowo-handlowa w Rybniku, progimnazjum w Żorach.

Kościołów jest w powiecie: 38 katolickich parafjalnych i 5 filjalnych, 5 ewangelickich, oraz w każdem z miast bóżnica. Większe szpitale znajdują się: w Rybniku 2, w Wodzisławiu 2, w Żorach 2, w Knurowie, Czuchowie, Rydułtowach Dolnych po jednym. Fundacja Połednika w Łyskach utrzymuje zakład wychowawczy dla dziewcząt, a w Rybniku znajduje się Sierociniec im. Hallera, utrzymywany przez Polski Czerwony Krzyż.

*

Ludność Powiatu Rybnickiego spisała się dzielnie przy plebiscycie. Oddano wtedy za Polską głosów 52.400, za Niemcami 27.900.

Cenny zabytek przeszłości.

Ruiny zamku w Chudowie.

JEDNYM z nielicznych zabytków przeszłości w polskiej części Górnego Śląska są ruiny zamku w Chudowie pod Orzeszem. Sama miejscowość, położona wśród lasów i łąk t. zw. „Zielonego Śląska“, jest małą wioską, przydzieloną do parafji w Gierałtowicach i nie wyróżniającą się niczem z szeregu podobnych osad w powiecie Pszczyńskim.



Zamek w Chudowie, pow. Rybnicki.

Stary zamek leży w odległości niespełna pięciu kilometrów od przystanku kolejowego, w obrębie obszaru dworskiego, wśród bagien, otaczających go dokoła, a rosnące w bezpośredniem jego poblizu wysokie drzewa nadają mu charakterystyczne romantyczne piętno. Budynek o niezwykle grubych ścianach, zaopatrzonych w widoczne dzisiaj jeszcze strzelnice, posiada rozległe lochy piwniczne i ślady po moście zwodzonym. Świadczy to, że zbudowano go w celach obronnych i że był punktem oparcia w czasie grożących okolicy zamieszek.

Historja ruin tych jest mało znaną. Według Triesta, są one pozostałością po starym grodzie Templarjuszów, którzy mieli, bądź co bądź, siedzibę swoją na Śląsku od 1226—1311 r., t. j. do rozwiązania zakonu. Przypuszczenie to jednak nie wydaje się ugruntowanem z tego powodu, że o posiadłościach Templarjuszów w dzisiejszym górnośląskim okręgu przemysłowym nie mówią żadne historyczne zapiski, aczkolwiek o Chudowie wspomina już zestawiona w 1300 r. „Liber fundationis Vratislaviensis“ (Registrum Waysdense).

Jakkolwiek przyjąć można, że w miejscu dzisiejszego zamku stał niegdyś gród obronny, lub dworzec myśliwski, należący najprawdopodobniej do książąt Opolskich z linji Piastów, którzy około Zabrza, a więc stosunkowo blisko, mieli rozległe dobra, to sam sposób budowania i zachowane szczegóły ornamentacyjne wskazują, że obecne zwaliska pochodzą z XVII wieku i że zbudowano je w czasie wojny trzydziestoletniej w celach obrony przed włóczącemi się po kraju łupieżczemi bandami (Knosała: „Chudower Burgruine“). Z biegiem czasu warownia zmieniła jednak, jak się zdaje, swoich panów i cele, gdyż tradycja ludowa głosi jeszcze dziś z zupełną pewnością, że Chudów był siedzibą rycerzy rabusiów.

Pierwszym znanym właścicielem zamku był Jan Gierałtowski, który kupił go w 1537 r., i Jan ze Skały, w którego rękach pozostawał Chudów od 1642 do 1667 r. Odtąd zmienia często swoich panów, czemu trudno się dziwić, gdyż znaczenie jego, jako rezydencji, nigdy nie było zbyt wielkie. Z początkiem XVIII wieku przeszedł na własność famılji Foglarów. Jest to najpiękniejszy okres w historji zamku, który stał się siedzibą pańską, miejscem zebrań okolicznej szlachty. Ze zniknięciem rodziny Foglarów (około 1768 r.) zaczął się upadek Chudowa. Przechodził z rąk do rąk. W 1806 r. był własnością Bobrowskich, 1825 r. Błandowskich, nigdy jednak nie wrócił już do dawnej świetności. Niszczejąc coraz bardziej, popadł w ruinę. Niezbyt szczęśliwie starał się go poddźwignąć z upadku w połowie XIX wieku von Bally, ale już w 1874 r. zniszczył zamek pożar, który go zwalił w gruzy.

Najlepiej zachowaną częścią zwalisk jest dziś czworoboczna wieża zamkowa, wysoka prawie na 20 m., o grubych murach — wieża, w której znajdowało się niegdyś mieszkanie strażnika i urządzenie do podnoszenia zwodzonego mostu. Na pierwszem

piętrze znajdowała się stara kaplica, na drugiem pokój mieszkalny. Z czterech ścian dawnej warowni najlepiej przedstawia się granicząca z nią ściana południowa o trzech oknach, ujętych w kamienne obramowania. Wschodnia i zachodnia ściana utrzymana jest tylko do połowy, północna zniekształcona zupełnie przez przybudówkę. Ściany wewnętrzne runęły już w gruz.

Obecnie zwaliska nie dają dokładnego wyobrażenia o dawnym wyglądzie zamku. Sądzić należy, że warownia Chudowska rozciągała się jeszcze dalej ku północy, o czem swiadczą ślady murów poza obrębem wspomnianego zamkowego czworoboku. Dziś zwaliska są tylko malowniczą ruiną nieznaną zupełnie prawie w Polsce, a w granicach przyznanej nam plebiscytem części Górnego Śląska jedną z nielicznych krajoznawczych atrakcyj.

Powiat Lubliniecki.

W WOJEWÓDZTWIE Śląskiem jest powiat Lubliniecki obszarem, leżącym najdalej na północ. Przed wojną światową powiat ten obejmował 100.072 ha, czyli niespełna 1001 km² powierzchni; z tego po plebiscycie przyznano Polsce 70.077 ha² (czyli niespełna 701 km²), a Niemcom pozostawiono 30.994 ha (niespełna 310 km²). W roku 1919 naliczono na polskiej części powiatu ogołem 38.836 mieszkańców, a na niemieckiej części 16.544.

Dawny powiat Lubliniecki należał zawsze do piastowskiego Księstwa Opolskiego i był administracyjnie dawnym tworem starych książąt piastowskich. Gdy w drugim dziesiątku lat ubiegłego wieku Prusacy radykalnie reorganizowali powiaty górnośląskie, powiększając jedne, pomniejszając drugie, lub tworząc całkiem nowe, pozostawili powiat Lubliniecki nietknięty w jego granicach.

Cały teren powiatu jest dosyć wysoko położony, bo średnio przeszło 286 m. ponad poziomem morza. Powierzchnia jest pagórkowata, poprzerzynana głębszemi dolinami lub zwykle niewielkiemi równinami. Największe wzniesienie ziemi jest pod Lubszą, w południowo-wschodniej stronie powiatu, gdzie „góra Grojec“, owiana baśniami i legendami ludu, dochodzi do 366 m. wysokości. Gleba jest nadzwyczaj urozmaicona; przedstawia ona rodzaj szachownicy o drobnych polach, z których jedno jest ciężko gliniaste, drugie obok piaszczyste, trzecie iłowate, torfiaste, inne gliniasto-piaszczyste, i tak dalej bez końca idą odmiany w powyższych składnikach; w licznych miejscach dochodzi do tego wszystkiego wapień lub żelazo. Ponieważ jednak podłoże gleby składa się najczęściej z glin nieprzepuszczalnych lub z formacji skalistych, przeto też gleba jest naogół mało urodzajna, a z drugiej strony woda, nie mogąc wsiąkać w głąb ziemi, tworzy wiele strumyków i rzeczek. Pozatem, ponieważ blisko dwie trzecie całej powierzchni są zajęte przez lasy, należące do różnych magnatów, więc i ludność powiatu nigdy ani zamożną, ani bardzo liczną nie była.

W roku 1840 naliczono w całym powiecie 39.072 mieszkańców, w roku zaś 1861 było ich 43.931, w r. 1910—50.388, a w r. 1919—55.380. Z tego widać, że przyrost ludności był stosunkowo słaby; nadwyżki ludności odpływały bowiem stale od wielu lat do obwodu przemysłowego.

Dawniej, około połowy zeszłego wieku, istniał w Lublinieckiem także wielki przemysł górniczo hutniczy, dosyć liczny, ale w drobnych rozmiarach. W północno-wschodniej stronie powiatu kopano rudę żelazną, przeważnie darninową; różnych zakładów metalurgicznych było w roku 1861 aż 48 z 13 wielkimi piecami i 35 fryszownicami, oraz 1 fabryka wyrobów żelaznych i blaszanych. Ale ten przemysł upaść musiał po kilkudziesięciu latach istnienia, nie mogąc wytrzymać współzawodnictwa z rzeczywiście wielkim przemysłem obwodu przemysłowego. — W roku 1861, poza wspomnianym już przemysłem, istniały jeszcze w Lublinieckiem: 43 młyny wodne, 13 wapienników, 17 gorzelni, 5 browarów, 6 tartaków. Po zatem dosyć liczny, choć drobny, był przemysł włókienniczy i t. d. Prócz tego pracowało w powiecie dość wielu rzemieślników najróżnorodniejszych. Handel poprzez granicę z Polską był znaczny.

Ze zmianą stosunków w świecie bliższym i dalszym, zmieniło się także wiele w powiecie Lublinieckim. Pobudowano koleje żelazne, bardzo ważne dla powiatu, jedną z obwodu przemysłowego przez Tarnowskie Góry, Lubliniec, Oleszno i t. d. do Poznańskiego, drugą z Opola przez Lubliniec do Częstochowy, trzecią w ostatnich latach z Kalet przez Herby do Poznańskiego; pobudowano także liczne dobre drogi bite. Gospodarcze stosunki doznały przez to niejednej zmiany.

Obecnie polski powiat Lubliniecki liczy 2 miasta, oba niewielkie (Lubliniec i Woźniki), oraz 43 gminy wiejskie. Obszary dworskie, dawniej jednostki samorządowe, zniesiono w 1924 r. i poprzydzielano je do gmin.

Z powiatem Lublinieckim łączy się pamięć kilku zacnych i wielce zasłużonych obywateli. Wspomnę tylko trzech: Józef L o m p a, pierwszy bojownik o oświatę i polskość ludu na Górnym Śląsku, główną i najważniejszą częśc swego nader pracowitego i w cierpienia obfitego życia spędził w Lublinieckiem, pisząc liczne dziełka dla ludu i pracując w różny inny jeszcze sposób; jest pogrzebany we Woźnikach. W Lublińcu urodził się ks. Konstanty D a m r o t h, nawskroś polski i wybitny poeta ludowy, oraz autor różnych książek i dziełek. W Lublinieckiem także, w Prądach pod Koszęcinem, przyszedł na świat Juljusz L i g o n, który w życiu był kowalem, ale kuł nietylko żelazo, lecz także liczne wiersze ludowe, niezliczone artykuły do gazet, oraz różne broszury celem rozbudzenia i zahartowania ludu polskiego.

J. Pyrlik.

Brzeziny Śląskie.

Był czas, w którym nic nie wiedziano jeszcze o nieprzebranych skarbach, drzemiących w łonie ziemi pomiędzy miastem Bytomiem i rzeką Brynicą w kierunku dzisiejszych Brzezin Śląskich. Na tym terenie szumiały świerki, sosny, dęby, a na miejscu dzisiejszych Brzezin Śląskich rozprzestrzeniał się potężny las brzozowy. Jedyna leśna droga z Bytomia prowadziła przez obecne Brzeziny Śląskie do Dąbrówki Wielkiej i stamtąd dalej do Będzina. Podanie niesie, że właściwie tą dróżyną jechał Kazimierz Odnowiciel z Bytomia do Krakowa i że wówczas założono osadę Dąbrówkę Wielką. Około 1750 r. osiadł przy obecnej ulicy Warszawskiej, w prymitywnej leśniczówce, pierwszy gajowy; dokoła tej leśniczówki powoli pobudowali wyrobnicy leśni skromne budynki, paląc w lasach węgiel drzewny. Z biegiem czasu osada powiększyła się i nazwano ją „Brzezina". Należała ona terytorjalnie do gminy Kamień. Przy obecnej kopalni „Szarlej-Biały" utworzyła się druga osada, pod nazwą „Górka", należąca do Rozbarku. Powoli zaczęto wydobywać na kopalni „Szarlej-Biały" kruszec i galman, co ściągnęło w tę stronę wielu robotników, tak, iż obie osady liczyły już w 1880 r. około 1000 mieszkańców.



Ks. prob. J. Brandys



Ks. wik. Leszek Pryliński.



Probostwo w Brzezinach Śl.

W tym okresie zaczęto starania o utworzenie nowej gminy z tych osad. Po mozolnych pertraktacjach utworzono dekretem królewskim z dnia 29. marca 1882 r. nową gminę pod nazwą „Birkenhain". Miała ona 90 ha obszaru i 1050 mieszkańców. Przez różne rozgraniczenia, oraz rozdział obszaru dworskiego Kamień uzyskała potem gmina dalsze 146 ha, tak, że obecny cały teren gminy wynosi 256 ha.

Zwiększona produkcja miejscowych i sąsiednich kopalń skłoniła do osiedlenia się mnóstwo robotników, dzięki czemu ludność stale się powiększała. Także ruch budowlany wzmógł się, gdyż budowały kopalnie i prywatni. Obecnie liczą Brzeziny Śląskie ponad 7000 mieszkańców.



Szkoła katolicka II. w Brzezinach Śl.

Stan majątkowy gminy jest korzystny. Posiada ona brukowane ulice, podwójną kanalizację, dobrze rozgałęzioną własną sieć wodociągową, dwie szkoły o 22 klasach, wyposażoną w najlepsze urządzenia i przybory naukowe, a ponadto własny dom Straży pożarnej z najnowszymi przyrządami. W ratuszu mieści się Urząd gminny, Urząd okręgowy Kamień i Posterunek policji.

Naczelnikiem gminy jest obecnie p. Franciszek Kotucha, zabiegający gorliwie o rozwój gminy. Za jego urzędowania uzyskała gmina charakter gminy miejskiej. Administracja Urzędu gminnego jest dosko-

nała. Liczne stowarzyszenia kulturalno-oświatowe cieszą się najlepszem powodzeniem i są hojnie popierane przez gminę.

W latach 1914—15 wybudowano ze składek parafjan i przy pomocy ciężkiego przemysłu kościół. Śliczne ołtarze i organ sprowadził Ks Bacia zaś drogę krzyżową Ks. Grunt. Obecnie jest proboszczem Ks J. Brandys, który położył wielkie zasługi na polu narodowem i religijnem. Sprowadził on w 1925 r. nowe dzwony, największe z całego Śląska, za 45.000 franków szwajcarskich, w następnym roku wzniósł dokoła kościoła murowane ogrodzenie z kratami żelaznymi, a w bieżącym roku planuje pokryć kościół miedzią, oraz odnowić wnętrze kościoła.

Już za rządów polskich wybudowano kolej okrężną z Chorzowa do Szarleja z dworcem w Brzezinach Śląskich i oddano ją z dniem 1. listopada 1925 r do użytku publicznego. Od dworca do Brzezin prowadzi aleja, założona w zeszłym roku.



Pracownicy Urzędu Gminnego w Brzezinach Śl



Kopalnia cynku i ołowiu „Szarlej Biały" (Giesche-Harriman), Sp. Akc. w Brzezinach Śl.

Na terenie gminy położona jest, jak wyżej wzmiankowano, kopalnia kruszcu „Szarlej-Biały" z oddziałem „Szczęście Samuela". Zatrudnia ona blisko 4.500 robotników, pochodzących z Brzezin Śląskich i z okolicy. Zakłady te i tereny eksploatacyjne, należące do Spółki Akcyjnej „Giesche", zakupiła Spółka Harrimana. Przez próbne wiercenia stwierdzono, że w okolicy znajdują się jeszcze potężne pokłady kruszczu, wystarczające na długi okres czasu eksploatacji.

Ludność gminy Brzeziny Śląskie składa się z tubylczej i napływowej, trzymającej się mocno wiary ojców i oddziedziczonych tradycyj, tworząc zwarty i silny blok, odporny na wszelkie wrogie wpływy i zawsze gotowy do walki w obronie naszej Najjaśniejszej Rzeczypospolitej.



Dworzec Brzeziny Śl. z kopalnią węgla „Andaluzja".

Królewska Huta.

SĄSIADUJĄCA bezpośrednio z Katowicami Królewska Huta należała dawniej do powiatu Bytomskiego, a następnie do powiatu Katowickiego. Wzrost jej był jeszcze szybszy, niż Katowic, więc też i ona została miastem w 1860 r., a wkrótce potem stała się sama dla siebie powiatem. Prusacy dali jej w herbie pół orła czarnego, literę „W" z koroną i dwa młotki górnicze. Pierwszą kuźnię założył w niej rząd pruski w 1802 r.

W 1840 r., jeszcze jako osada, miała Królewska Huta zaledwie 41 domów i 778 mieszkańców, ale już w 1871 r. liczba ich wzrosła do 7.000, w 1900 r. do 36.500, a spis z 1911 r. wykazywał ich 73.000.

Wszystko, co posiadają Katowice, tak w dziedzinie urzędów i gospodarki miejskiej, jak w dziedzinie zakładów górniczych i przemysłowych, posiada i Królewska Huta ale te ostatnie w większych jeszcze rozmiarach.

Katowice górują nad Królewską Hutą jedynie zewnętrznym wyglądem, Królewska Huta ma bowiem czysty typ fabryczny. Szybki swój wzrost zawdzięcza Królewska Huta najbogatszym na Górnym Śląsku pokładom węgla (Koenigsgrube).

Pomimo, że Królewska Huta stanowiła bardzo silną na terenie Górnego Śląska twierdzę niemczyzny, głosowanie jednak w plebiscycie wykazało, że ludność polska spełniła swoją powinność. W okręgach miejskich głosy polskie stanowiły do 20 proc. (13.543 przeciw 53.503 głosom niemieckim), w okręgu zaś wiejskim za Polską oświadczyło się 66.699, za Niemcami 52.331 ludności.

Połączenie Zagłębia Dąbrowskiego ze Śląskiem.

JEŻELI spojrzeć na mapę południowo-zachodnich Kresów Rzeczypospolitej Polskiej, to odrazu rzuca się w oczy nierównomierna gęstość sieci kolejowej, tak państwowej, jak i prywatnej lokalnej. Przyczyny tkwią w dawniejszej gospodarce byłego rządu rosyjskiego, który ze względów strategicznych traktował po macoszemu rozwój sieci komunikacyjnych, a co zatem idzie, i rozwój miast byłej Kongresówki, a zwłaszcza osiedli, znajdujących się blisko dawniejszej granicy, i hamował wszelką prywatną inicjatywę w tym kierunku. Tem się tłumaczy, że w Zagłębiu Górnośląskiem posiadamy sieć dość rozgałęzioną wąskotorowych kolejek elektrycznych o długości toru przeszło 80 km., łączącą pomiędzy sobą wszystkie osiedla przemysłowe, gdy tymczasem w Zagłębiu Dąbrowskiem, pomimo palącej wprost potrzeby, brak jest do dzisiejszego dnia nowożytnych środków komunikacyjnych, co znów ze swej strony hamuje w wielkim stopniu zbliżenie się znajdujących się tam miast i utworzenie jednego wielkiego miasta Zagłębia Dąbrowskiego.

Sprawa budowy tramwajów w Zagłębiu Dąbrowskiem, dzięki staraniom i zabiegom utworzonej w końcu 1923 r. Spółki Akcyjnej „Tramwaje Elektryczne w Zagłębiu Dąbrowskiem“, nareszcie jest bliską urzeczywistnieniu. Spółka ta otrzymała koncesję na budowę tramwajów w dniu 5 marca 1924 r. Głownymi akcjonarjuszami Sp. Akc. „Tramwaje Elektryczne w Zagłębiu Dąbrowskiem“ jest 5 samorządów, a mianowicie: Sejmik Będziński, miasta Sosnowiec, Będzin, Dąbrowa i Czeladź, grupa angielska, reprezentowana przez „The Power and Traction Finance Company Limited“, i Spółka Akcyjna „Siła i Światło“. Ponieważ całkowite sfinansowanie tego przedsiębiorstwa w kraju z powodu braku gotówki było niemożliwe, Spółka zmuszona była czynić starania zagranicą. Sprawa ta została załatwioną pomyślnie, gdyż Spółka ta za pośrednictwem Spółki Akcyjnej „Siła i Światło“ otrzymała znaczny kredyt towarowy w Anglji. Na podstawie uzyskanego kredytu zostało zamówione w Anglji całkowite techniczne wyposażenie tramwajów.

Charakter tego kredytu wymagał załatwienia szeregu formalności zarówno ze strony Rządu Angielskiego, jak i Rządu Polskiego. Mianowicie należało uzyskać: 1) zatwierdzenia Rządu Angielskiego, 2) zatwierdzenia Rządu Polskiego w formie gwarancji dla obligacji Spółki tramwajowej, 3) kontragwarancje Samorządów Zagłębia za spłatę części wymienionego kredytu po myśli żądania Ministra Skarbu.

Obligacje po załatwieniu tych formalności zostały w czerwcu 1925 r. wydane grupie angielskiej. Od tej pory zaczyna się właściwie możliwość przystąpienia przez Anglików do wykonania zamówień i przygotowania materjałów do wysyłki.

Zdając sobie sprawę, że przezześrodkowanie kierownictwa w jednem ręku można będzie osiągnąć większą oszczędność i jednolitość w prowadzeniu ruchu, Spółka „Tramwaje Elektryczne w Zagłębiu Dąbrowskiem“ rozpoczęła pertraktację z właścicielami górnośląskich kolejek „Oberschlesische Kleinbahnen und Elektrizitäts-Werke“ i „Schlesische Kleinbahn“ dla wyjaśnienia możności współpracy czy to zapomocą całkowitego połączenia Spółek, czy też przez utworzenie organizacji, mającej za zadanie wspólną eksploatację. Inicjatywa ta została przyjęta przychylnie, i już od 1-go lipca 1925 r. na zasadzie kontraktu prowadzi eksploatację Tow. z ogr. por. „Śląsko-Dąbrowskie Kolejowe Towarzystwo Eksploatacyjne“, w którem biorą jednakowy udział właściciele kolejek górnośląskich i Spółka Akc. „Siła i Światło“ jako główny akcjonarjusz Sp. Akc. „Tramwaje Elektryczne w Zagłębiu Dąbrowskiem“. Towarzystwo to będzie również prowadziło eksploatację na linjach, należących do Sp. Akc. „Tramwaje Elektryczne w Zagłębiu Dąbrowskiem“ po ich wybudowaniu.

Budowa tramwajów w Zagłębiu Dąbrowskiem, pomimo kredytu towarowego angielskiego, nie mogła być rozpoczęta w 1925 r., a to z powodu trudności znalezienia w kraju odpowiedniego kapitału, potrzebnego na opłacenie transportu i samej budowy. Dopiero na wiosnę 1926 r. Spółka Akc. „Tramwaje Elektryczne w Zagłębiu Dąbrowskiem“ za pośrednictwem Spółki Akcyjnej „Siła i Światło“ uzyskała po długich pertraktacjach kredyt gotówkowy w Anglji w takiej wysokości, że jej zamierzenia będą mogły być zrealizowane. W pierwszych dniach czerwca 1926 r. miał już nadejść pierwszy transport szyn z Anglji i miała być natychmiast rozpoczęta budowa toru. Otrzymanie tego transportu uległo zwłoce, gdyż huty angielskie z powodu strejku górników nie otrzymywały w dostatecznej ilości węgla, a tem samem nie mogły wywiązać ze swych zobowiązań. W 1926 roku rozpoczęto budowę hali wagonowej w Będzinie, która jest już pod dachem. W listopadzie 1926 r. Spółka Akcyjna „Tramwaje Elektryczne w Zagłębiu Dąbrowskiem“ otrzymała już część dodatków szynowych. W lutym 1927 r. nadeszło wyposażenie jednej podstacji. W marcu rozpoczęto budowę podstacji w Sosnowcu. Wzmocnienie mostu na rzece Przemszy w Będzinie już jest wykonane. Ostatnio nadszedł już pierwszy transport szyn, tak, że Spółka mogła rozpocząć budowę toru i będzie prowadziła tę budowę w takiem tempie, aby na jesień br. otworzyć ruch.

Spółka Akcyjna „Tramwaje Elektryczne w Zagłębiu Dąbrowskiem“ zamierza w pierwszym okresie wybudować tor od Dąbrowy przez Będzin, Sosnowiec do Szopienic. Linja na odcinku Katowice—Szopienice, należąca do Spółki „Schlesische Kleinbahn“, ma być przebudowana na normalnotorową, tak, że Sosnowiec, jak również Będzin i Dąbrowa otrzymają bezpośrednie połączenie z Katowicami. Tramwaje Śląskie już rozpoczęły układanie normalnego toru.

W drugim okresie ma być wykonaną budowa linji Będzin—Czeladź. Projekty tej linji są już zatwierdzone przez Ministerstwo Komunikacji. Przewiduje się również połączenie Czeladzi z Siemianowicami. Tem samem osiągnięte będzie połączenie Zagłębia Dąbrowskiego z Górnym Śląskiem w dwóch miejscach.

Państwowa Fabryka Związków Azotowych w Chorzowie.

ZAKŁADY Chorzowskie przejęte zostały przez Rząd polski dnia 2-go lipca 1922 r. Opuszczone przez inżynierów, mistrzów i urzędników niemieckich, uruchomione zostały pod kierownictwem obecnego Prezydenta Rzeczypospolitej p. Prof. Mościckiego, zapomocą nowego personelu polskiego i to w przeciągu kilku dni, mimo poważnych trudności, które należało przezwyciężyć.

Reorganizacja, prowadzona w ciągu całego pięciolecia, objęła stopniowo wszystkie działy pracy i produkcji. Dla zrozumienia obecnej sytuacji Chorzowa, należy wskazać choćby na niektóre momenty tej właśnie pracy.

Przy znacznym wysiłku organizacyjnym i finansowym udało się zrealizować w latach 1923—27 bardzo poważny program inwestycyjny. Program ten obejmował uruchomienie oddziałów chemicznych, między innymi:

1) przebudowanie i uruchomienie fabryki amoniaku,

2) wykończenie i uruchomienie fabryki kwasu azotowego,

3) zmontowanie i uruchomienie nowej fabryki azotanu amonowego,

4) wybudowanie pieca wapiennego.

Równie doniośle przedstawiają się rezultaty pracy produkcyjnej. Dość wskazać na stałe i szybkie tempo wzrostu produkcji głównego produktu, t. j. azotniaku, co ilustrują następujące cyfry:

Produkcja azotniaku: w 1923 r. 39.371 ton, w 1924 r. 51.025 ton, w 1925 r. 84.739 ton, w 1926 r. 117.000 ton.

W przewidywaniu dalszego rozwoju siły konsumcyjnej rolnictwa krajowego, fabryka rozwinęła produkcję do maximum i już obecnie produkuje o 80% więcej, aniżeli wynosiła maximalna produkcja za czasów niemieckich. W roku zaś przyszłym, po zakończeniu podjętych inwestycji, produkcja fabryki osiągnie przeszło 100% maximalnej produkcji z czasów niemieckich.





Ogólny widok Państwowej Fabryki Związków Azotowych w Chorzowie.

Polska Huta Skarbowa Ołowiu i Srebra w Strzybnicy.

DLA polskiego przemysłu ołowianego dzień 22-go czerwca 1922 r., t. j. dzień objęcia Górnego Śląska przez Władze Polskie, miał decydujący wpływ, jeśli przyjąć pod uwagę, że do tego dnia produkcja ołowiu hutniczego w Polsce prawie nie istniała, wówczas, gdy z chwilą objęcia Śląska polski przemysł ołowiany zaczął pokrywać do 7% zapotrzebowania państw Europy.

Pod względem ilości produkcji obecnie Polska zajmuje w przemyśle ołowianym czwarte miejsce w Europie i ósme w produkcji wszechświatowej; co się zaś tyczy jakości ołowiu, to pod tym względem Polska zajmuje bezsprzecznie jedno z pierwszych miejsc.

W polskiej produkcji ołowiu przodujące stanowisko zajmuje i nadaje jej cały kierunek Polska Huta Skarbowa Ołowiu i Srebra w Strzybnicy, oddalona o 5 kilometrów od powiatowego miasta Tarnowskie Góry na Górnym Sląsku i znajdująca się w odległości dwóch kilometrów od obecnej granicy polsko-niemieckiej.

Zawdzięczając temu, że wszyscy niemieccy inżynierowie, majstrowie i wyżsi urzędnicy biurowi, jako urzędnicy paśstwowi, gremjalnie opuścili swoje stanowiska w dniu przejęcia przez Władze Polskie Górnego Śląska, Huta w Strzybnicy odrazu całkowicie się spolszczyła i pod tym względem wraz z fabryką azotową w Chorzowie i Skarbowemi Kopalniami w Królewskiej Hucie stanowi szczęśliwy wyjątek na Górnym Śląsku. Jako zakład przemysłowy, huta pod względem technicznym zakrojoną jest na bardzo szeroką skalę.

Głównymi dostawcami rudy za czasów niemieckich do huty były kopalnie miejscowe, położone na polach Fryderyka, które obowiązane były całą ilość rudy ołowianej oddawać na specjalnych warunkach Fiskusowi niemieckiemu, a więc rządowej hucie.

Obecna granica państwowa większą część tych kopalń przyłącza do Niemiec i zaledwie 3 kopalnie, o łącznej produkcji miesięcznej do 500 ton rudy ołowianej, oddają rudę hucie. Nie mówiąc już o tem, że przez podział Śląska huta została pozbawioną taniego surowca, który obecnie zmuszona jest zastąpić surowcem drogim, sprowadzanym z zagranicy, co stwarza dla huty daleko trudniejsze konjunktury handlowe ale i pod względem technicznym huta została postawiona w daleko trudniejsze warunki, gdyż przedtem miała do przetopienia stosunkowo bardzo czystą i bogatą rudę — błyszcz ołowiu, zawierający około 70% Pb, około 0,02% Ag. i około 4% Zn., i — co najważniejsze — jednorodny surowiec, otrzymywany dziesiątkami lat, co dawało możność w zupełności przystosować do niego wszystkie procesy fabrykacji i zrobić należyty wybór pomocniczych materjałów; obecnie zaś huta zmuszoną jest przetapiać większe ilości rudy, sprowadzanej z Chin, Szwecji, Hiszpanji, Włoch, Australji i t. d., które to rudy ogromnie różnią się między sobą pod względem chemicznym i pod względem swych fizycznych właściwości.

Stosunek rudy ołowianej krajowej i zagranicznej, przetapianej na hucie, przedstawia się jako 1/4 części rudy krajowej, a 3/4 części rudy zagranicznej.



Ogólny widok.

Huta zatrudnia obecnie ca. 500 robotników.

Huta produkuje:

Ołów miękki w blokach wszechświatowej marki o zawartości ca. 99 99% ołowiu.

Glejtę ołowianą.

Sreb o czyste.

Kwas siarczany 60° Be.

Produkcja huty w roku 1926 wynosiła:

17.000 ton ołowiu o wartości sprzedażnej ca. 25,000.000·— zł.

200 ton glejty o wartości sprzedażnej ca. 315.000 zł.

6.000 ton kwasu siarkowego o wartości sprzedażnej ca. 275.000· – zł.

10 ton srebra o wartości sprzedażnej ca. 1,850.000 — zł.

Huta swą produkcję ołowiu w 90% eksportuje za granicę, przeważnie do Niemiec; glejta i kwas siarkowy znajdują zbyt na rynku wewnętrznym, a srebro całkowicie zakupuje Skarb Państwa.

Obecnie Huta buduje nowy wielki piec, przez co znacznie powiększy swą produkcję.

Od chwili zajęcia Górnego Śląska przez Władze Polskie, huta była prowadzoną w administracji państwowej do dnia 16 marca 1923 r., a od dnia 16 marca 1923 r. hutę objęła Spółka dzierżawna pod firmą „Polska Huta Skarbowa Ołowiu i Srebra w Strzybnicy“ (Górny Śląsk), Spółka dzierżawna, Tarnowskie Góry — Spółka Akcyjna, „Fonderie Fiscale Polonaise de Strzybnica (H-te Silesie), Societe Fermiere de Tarnowitz, Societe Anonyme“.

Kapitał składa się w połowie z kapitału rządowego, w połowie z prywatnego kapitału francuskiego.

Rada Nadzorcza składa się z przedstawicieli Rządu Polskiego i przedstawicieli kapitalistów francuskich.

Dyrekcja składa się z p. Inż. Clemens Mulkay'a i p. Antoniego Kamieńskiego, byłego Ministra.

„LIGNOZA", Spółka Akcyjna w Katowicach.

LIGNOZA, Sp. Akc., jest właścicielką fabryk materjałów wybuchowych w Krywałdzie, Starym Bieruniu i Pniowcu.

W fabrykach swych wytwarza Lignoza, Sp. Akc., wszelkie w górnictwie, przemyśle, rolnictwie i t. p. zastosowywane materjały wybuchowe i środki zapalne. Materjałami tymi Lignoza zaopatruje prawie wszystkie na Górnym Śląsku położone kopalnie, jak również wiele kopalń Zagłębia Dąbrowskiego i Krakowskiego.



Lignoza, Spółka Akcyjna. Kapliczka w Krywałdzie.

Całkowity kapitał akcyjny przedsiębiorstwa znajduje się w rękach krajowego przemysłu górniczego. Siedzibą Generalnej Dyrekcji Spółki są Katowice.

Największą w kraju wytwórnią materjałów wybuchowych są zakłady przemysłowe w Krywałdzie, założone w roku 1876. Składają się one z 3 ch fabryk: prochu czarnego, materjałów wybuchowych chloranowych i amono-saletrzanych. Pozatem należy do zakładów tych wytwórnia chloranu.

W Krywałdzie posiada Lignoza prócz tego dużo roli i lasu, oraz liczne domy mieszkalne i zabudowania gospodarcze.

Fabryka w Starym Bieruniu, założona w roku 1872, produkuje nitroglicerynę, dynamit, oraz żelatynowe i półżelatynowe materjały wybuchowe. Jest ona jedyną tego rodzaju fabryką w Polsce. Pozatem znajdują się w Starym Bieruniu fabryki lontów i kapiszonów wybuchowych, uruchomione w roku 1925 oraz fabryka zapalników elektrycznych, ukończona i uruchomiona w roku 1927.



Lignoza, Spółka Akcyjna. Kolejka fabryczna.

Fabryka lontów jest jedyną fabryką w kraju, wytwarzającą lonty wszelkiego rodzaju, zaś fabryka zapalników pierwszą i jedyną tego rodzaju wytwórnią w Polsce.

Ponadto posiada Lignoza w Starym Bieruniu

gospodarstwo rolne i lasy, oraz cały szereg budynków mieszkalnych i gospodarczych.



Lignoza, Spółka Akcyjna. Fragment

W Pniowcu znajduje się największa na kontynencie fabryka prochu czarnego, oraz wytwórnia



Lignoza, Spółka Akcyjna. Wśród bujnej natury wre praca.

materjałów wybuchowych amono-saletrzanych. Fabryka ta wybudowana została w roku 1872. Ponadto posiada Lignoza w Pniowcu wielką wzorowo urządzoną kolonję dla urzędników i robotników. Wszystkie te zakłady przemysłowe Lignozy,



Lignoza, Spółka Akcyjna. Nasyp kolejowy.

S. A., są uposażone we wszelkie urządzenia, odpowiadające najnowszym wymogom techniki, i są



Lignoza, Spółka Akcyjna. Jak pracują w zakładach.

w stanie pokrywać nietylko całe zapotrzebowanie w kraju, ale również eksportować większe ilości swych produktów.


·DRUKARNIA·
„DZIENNIKA POLSKIEGO"
• WE LWOWIE •